STAATSCOURANT

Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 37711
6 november
2015

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Defensie, van 21 oktober 2015, nr. IENM/BSK-2015/161995, tot wijziging van de Regeling boorduitrusting ter implementatie van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1079/2012, de Regeling luchtverkeersdienstverlening naar aanleiding van de vaststelling van flexibele grenzen van enkele luchtverkeersleidingsgebieden om luchtverkeer volgens zichtvliegvoorschriften in luchtruimklasse A mogelijk te maken alsmede de verlening van luchtverkeersdiensten in luchtruimklasse A en enkele zweefvlieggebieden te reguleren in verband met de inwerkingtreding van Verordening (EU) nr. 923/2012, de Regeling valschermspringen 2010 in verband met het instellen van gebieden met beperkingen, de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 in verband met de aanwijzing van enkele strand- en duingebieden waar een vrijstelling van de minimum vlieghoogte voor vluchten op basis van zichtvliegvoorschriften door vluchten met zeilvliegtuigen en schermzweeftoestellen geldt, alsmede ter correctie van enkele regelingen in verband met onder meer het vervallen van het Luchtverkeersreglement

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Defensie,

Gelet op de artikelen 4, 5, eerste lid, 12, 19, eerste lid, onderdeel d, 23, eerste lid, en 24, van het Besluit luchtverkeer 2014, artikel 8b van de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, artikel 158, tweede lid, van de Regeling Toezicht Luchtvaart, artikel X van de Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) en de artikelen 1.2a, eerste lid, 5.7, derde lid, en 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart;

BESLUITEN:

ARTIKEL I

De Regeling boorduitrusting wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De begripsomschrijving van NSA Amsterdam komt te luiden:

 NSA Amsterdam: luchtverkeersgebied als opgenomen in hoofdstuk ENR 6-2.5, van de luchtvaartgids;

2. In de alfabetische rangschikking wordt een begripsomschrijving ingevoegd, luidende:

 Verordening (EU) nr. 1079/2012: Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1079/2012 van de Commissie van 16 november 2012 tot vaststelling van de eisen voor de kanaalafstand bij mondelinge communicatie in het gemeenschappelijke Europese luchtruim (pbEU 2012, L 320);.

B

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. Onderdeel a, komt te luiden:

a. een VHF-zend/ontvangstinstallatie die voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 5, eerste, tweede en vierde lid, van Verordening (EU) nr. 1079/2012;

b. Onderdeel b vervalt, onder verlettering van de onderdelen c tot en met e tot b tot en met d.

c. In onderdeel b (nieuw), wordt na 'boek I' ingevoegd: (Radio Navigation Aids).

2. Onder vernummering van het tweede tot en met vierde lid tot derde tot en met vijfde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid, onderdeel a, is artikel 9, eerste tot en met het elfde lid, van de Verordening (EU) nr. 1079/2012, van toepassing op staatsluchtvaartuigen.

3. Het derde lid (nieuw) komt te luiden:

3. Het eerste lid, onderdelen b, c en d, zijn niet van toepassing op staatsluchtvaartuigen, indien deze beschikken over een systeem met een gelijkwaardig veiligheidsniveau als de in die onderdelen genoemde systemen.

C

Artikel 3a komt te luiden:

Artikel 3a

1. Voor het uitvoeren van een VFR-vlucht in het vluchtinformatiegebied Amsterdam is een luchtvaartuig uitgerust met een VHF-zend/ontvanginstallatie waarmee wordt voldaan aan artikel 5, eerste, derde en vierde lid, van Verordening (EU) nr. 1079/2012.

2. Onverminderd het eerste lid, is voor het uitvoeren van een VFR-vlucht met een staatsluchtvaartuig in het vluchtinformatiegebied Amsterdam artikel 9, eerste tot en met het elfde lid, van Verordening (EU) nr. 1079/2012 van toepassing.

D

In artikel 7, tweede lid, wordt 'bijzondere luchtverkeersgebieden als bedoeld in de Regeling luchtverkeersdienstverlening' vervangen door:

luchtverkeersgebieden en tijdelijke gebieden met beperkingen als bedoeld in artikel 9 van het Besluit luchtverkeer 2014.

E

In artikel 7a, eerste lid, wordt 'bijlage G1' vervangen door: bijlage 3.

F

In artikel 8 wordt aan onderdeel a na 'luchtverkeersdoeleinden' toegevoegd: , met dien verstande dat deze verplichting niet geldt voor gezagsvoerders van militaire straalvliegtuigen behorende tot de Nederlandse krijgsmacht, mits:

1° de vlucht wordt uitgevoerd in de gebieden, genoemd in artikel 2, vierde lid, onderdelen c tot en met e en h tot en met z, van de Regeling beperking en verbod uitoefening burgerluchtverkeer in bepaalde gebieden 2014;
2° deze gezagsvoerders, na daartoe opdracht te hebben gekregen van de luchtverkeers- of gevechtsleiding voorafgaand aan de uitvoering van vluchten in de onder 1° bedoelde gebieden, de SSR-transponder in mode 3/A in werking hebben gesteld.

G

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel e wordt ‘rekening wordt gehouden’ vervangen door: wordt rekening gehouden.

2. In de aanhef van onderdeel f wordt ‘al het mogelijke wordt verricht’ vervangen door: wordt al het mogelijke verricht.

H

Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste tot en met tiende lid vervalt ‘internationale’.

2. In het eerste en tweede lid wordt ‘ELTs’ vervangen door: ELT’s.

3. In het zesde lid wordt ‘zijn uitgerust zijn’ vervangen door: zijn uitgerust.

I

Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vierde en achtste lid wordt ‘Inspectie van Verkeer en Waterstaat’ vervangen door: Inspectie Leefomgeving en Transport.

2. In het zesde lid wordt ‘Minister van Verkeer en Waterstaat’ vervangen door: Minister.

ARTIKEL II

In artikel 1a van de Regeling luchtvaartmeteorologische inlichtingen 2006 wordt na ‘berust op’ ingevoegd: artikel 8b van de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en.

ARTIKEL III

De Regeling luchtvaartvertoningen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De lettering van de opsomming in het tweede lid vervalt en de begripsbepalingen worden in alfabetische rangschikking geplaatst.

2. De begripsbepaling van BVG vervalt.

3. De begripsomschrijving van ‘*minister*’ komt te luiden: Minister van Infrastructuur en Milieu.

4. In de alfabetische rangschikking (nieuw) worden twee begripsbepalingen ingevoegd, luidende:

> *tijdelijk gebied met beperkingen:* krachtens artikel 9 van het Besluit luchtverkeer 2014 door de minister aangewezen gebied met beperkingen;
> *verordening (EU) nr. 923/2012:* uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L 281);.

B

In artikel 6, eerste lid, onderdeel c, onder 3°, wordt ‘artikel 60, onderdeel a, onder 1, van het Luchtverkeersreglement’ vervangen door: artikel 2 van verordening (EU) nr. 923/2012.

C

In artikel 20, eerste lid, onderdeel d, en derde lid, onderdeel f, wordt ‘BVG’ vervangen door: tijdelijke gebied met beperkingen.

D

In artikel 21, eerste lid, wordt ‘de aanwijzing van een BVG’ vervangen door: een tijdelijk gebied met beperkingen.

E

In artikel 34, eerste lid, onderdeel f, wordt ‘bij de aanwijzing van een BVG’ vervangen door: in een tijdelijk gebied met beperkingen.

F

In artikel 38, onderdeel a, wordt ‘eventueel aangewezen BVG’ vervangen door: in een tijdelijk gebied met beperkingen.

ARTIKEL IV

De Regeling luchtverkeersdienstverlening wordt als volgt gewijzigd:

A

In de alfabetische rangschikking van begripsbepalingen in artikel 1 vervalt de begripsbepaling *luchtvaartgids*.

B

Artikel 7b wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden: **Aerodrome Traffic Zones (ATZ’s) op luchthaven Lelystad**.

2. In het eerste lid wordt na ‘openstellingsuren van die luchthaven’ ingevoegd ‘tijdens de daglichtperiode’ en wordt ‘ATZ Lelystad’ vervangen door: onderscheidenlijk ATZ Lelystad A en ATZ Lelystad B.

3. In het tweede lid wordt ‘De ATZ Lelystad is’ vervangen door: De ATZ Lelystad A en ATZ Lelystad B zijn.

4. Er wordt een derde lid toegevoegd, luidende:

3. De ATZ Lelystad B maakt gedurende de openstellingsuren van de luchthaven Lelystad tijdens de daglichtperiode geen deel uit van de Schiphol TMA 1, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel a.

C

Na artikel 7f wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 7g. Zweefvlieggebieden Valkenburg, Hoek van Holland en Castricum 2

1. De luchtruimte ten zuidwesten van de ATZ Valkenburg wordt aangeduid als zweefvlieggebied Valkenburg.

2. De luchtruimte ten zuidwesten van het zweefvlieggebied Valkenburg wordt aangeduid als zweefvlieggebied Hoek van Holland.

3. De luchtruimte ten noorden van de luchthaven Zweefvliegveld Castricum wordt aangeduid als zweefvlieggebied Castricum 2.

4. De zweefvlieggebieden, bedoeld in het eerste tot en met derde lid, zijn lateraal en verticaal begrensd op de wijze zoals aangegeven in de bij deze regeling behorende bijlage 2.

5. De gebieden, bedoeld in het eerste tot en met derde lid, maken tussen 06:00 uur en 23:00 uur plaatselijke tijd binnen de daglichtperiode onder de volgende voorwaarden geen deel uit van de Schiphol TMA 1, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel a:
   a. de verlener van de betrokken luchtverkeersleidingsdiensten heeft, op verzoek van de vliegcoördinator van de zweefvliegclub, aan de hand van het totale aanbod van luchtver-

keer vastgesteld dat de betrokken gebieden voor zweefvliegactiviteiten kunnen worden gebruikt;

b. de verlener van de betrokken luchtverkeersleidingsdiensten geeft aanwijzingen aan de gebruikers via de vliegcoördinator van de zweefvliegclub ten aanzien van het aanvangen en beëindigen of opschorten van zweefvliegactiviteiten, en

c. de coördinatie en communicatie geschieden op een overeen te komen wijze tussen de verlener van de betrokken luchtverkeersleidingsdiensten en de vliegcoördinator van de zweefvliegclub waartoe de gebruikers van de zweefvlieggebieden ten behoeve van zweefvliegactiviteiten behoren.

D

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt ‘Buiten de daglichtperiode’ vervangen door: Gedurende de openstellingsuren van de luchthaven buiten de daglichtperiode.

2. In onderdeel b, wordt ‘de ATZ Lelystad’ vervangen door: de ATZ Lelystad A.

E

In artikel 9, tweede lid, wordt voor ‘de AFIZ Budel’ ingevoegd ‘de ATZ Budel en ’ en wordt de ‘de ATZ en de AFIZ Lelystad’ vervangen door: de ATZ Lelystad A en de AFIZ Lelystad.

F

Artikel 22 vervalt.

G

Bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt ‘en **7f, tweede lid**’ vervangen door: **7f, tweede lid, en 7g, vierde lid**.

2. Onderdeel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het opschrift komt te luiden:

2. ATZ Lelystad A en ATZ Lelystad B

b. In de onderdelen a en b wordt ‘ATZ Lelystad’ vervangen door: ATZ Lelystad A.

c. Na onderdeel b worden twee onderdelen ingevoegd, luidende:

c. De laterale grenzen van de ATZ Lelystad B zijn als volgt:
Vanaf positie 52°34′52.74″NB 005°32′28.90″OL naar positie 52°25′45.00″NB 005°40′52.00″OL naar positie 52°22′41.00″NB 005°40′05.00″OL naar positie 52°20′51.90″NB 005°38′39.41″OL naar positie 52°22′00.14″NB 005°36′27.66″OL naar positie 52°21′46.58″NB 005°35′07.08″OL naar positie 52°22′03.77″NB 005°33′50.57″OL naar positie 52°24′07.34″NB 005°30′11.37″OL naar positie 52°26′35.32″NB 005°26′17.41″OL naar positie 52°27′34.70″NB 005°25′04.04″OL naar positie 52°28′24.98″NB 005°25′01.68″OL naar positie 52°29′37.13″NB 005°23′58.46″OL naar positie 52°30′52.37″NB 005°26′15.20″OL naar positie 52°31′50.07″NB 005°26′06.20″OL naar positie 52°32′05.19″NB 005°26′50.08″OL naar positie 52°33′07.12″NB 005°27′33.84″OL naar positie 52°33′13.67″NB 005°29′45.72″OL en terug naar positie 52°34′52.74″NB 005°32′28.90″OL.

d. De ATZ Lelystad B heeft een ondergrens van 457,2 m (1500 ft) AMSL en een bovengrens van 1067,5 m (3500 ft) AMSL.

3. Onderdeel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a. In het opschrift wordt na ‘**ATZ Valkenburg**’ ingevoegd: **en zweefvlieggebieden Valkenburg en Hoek van Holland**.

b. De tekst tot aan de grafische voorstelling komt te luiden:

a. De grenzen van de ATZ Valkenburg zijn als volgt:

A. De laterale grens is een cirkel met een straal van twee nautische mijlen rond positie 52°10′02″NB 004°25′06″OL.
B. De verticale grenzen zijn een ondergrens vanaf de grond en een bovengrens van 457,2 meter (1500 ft) AMSL.

b. De grenzen van het zweefvlieggebied Valkenburg zijn als volgt:
A. De laterale grens wordt gevormd door een lijn tussen de posities: 52°12′23″NB 004°21′38″OL, 52°07′22″NB 004°28′47″OL, 52°05′23″NB 004°25′16″OL, tegen de klok in over een cirkelboog met een straal van 8 nautische mijlen rond 51°57′25″NB 004°26′14″OL naar 52°03′27″NB 004°17′45″OL, 52°06′17″NB 004°13′45″OL naar 52°12′23″NB 004°21′38″OL.
B. De verticale grenzen zijn een ondergrens vanaf 457,2 meter (1500 ft) AMSL en een bovengrens van 762 meter (2500 ft) AMSL.

c. De grenzen van het zweefvlieggebied Hoek van Holland zijn als volgt:
A. De laterale grens wordt gevormd door een lijn tussen de posities: 52°06′17″NB 004°13′45″OL, 52°03′27″NB 004°17′45″OL, tegen de klok in over een cirkelboog met een straal van 8 nautische mijlen rond 51°57′25″NB 004°26′14″OL naar 51°58′40″NB 004°13′27″OL, 51°59′20″NB 004°06′40″OL, 52°00′49″NB 004°06′03″OL naar 52°06′17″NB 004°13′45″OL.
B. De verticale grenzen zijn een ondergrens vanaf 457,2 meter (1500 ft) AMSL en een bovengrens van 762 meter (2500 ft) AMSL.

c. De grafische voorstelling wordt vervangen door de grafische voorstelling, opgenomen in bijlage 1 bij deze regeling.

4. Aan het slot van de bijlage wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

7. Zweefvlieggebied Castricum 2

De grenzen van het zweefvlieggebied Castricum 2 zijn als volgt:
A. De laterale grens wordt gevormd door een lijn tussen de posities: 52°34′03.30″NB 004°36′30.80″OL, 52°35′10.96″NB 004°35′07.08″OL, 52°43′52.31″NB 004°37′07.50″OL, 52°45′05.90″NB 004°48′39.19″OL, 52°34′03.57″NB 004°42′44.44″OL naar 52°34′03.30″NB 004°36′30.80″OL.
B. De verticale grenzen zijn een ondergrens vanaf 457,2 meter (1500 ft) AMSL en een bovengrens van 762 meter (2500 ft) AMSL.

5. In onderdeel 7 (nieuw) wordt de grafische voorstelling ingevoegd, opgenomen in bijlage 2 bij deze regeling.

H

Bijlage 4 wordt als volgt gewijzigd:
Onderaan de tabel worden vier onderdelen toegevoegd, luidende:

i. ATZ Valkenburg	De laterale en verticale grenzen zijn gelijk aan de ATZ Valkenburg.
j. Valkenburg	De laterale en verticale grenzen zijn gelijk aan het zweefvlieggebied Valkenburg.
k. Hoek van Holland	De laterale en verticale grenzen zijn gelijk aan het zweefvlieggebied Hoek van Holland.
l. Castricum 2	De laterale en verticale grenzen zijn gelijk aan het zweefvlieggebied Castricum 2.

ARTIKEL V

De Regeling modelraketten wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De lettering van de opsomming vervalt en de begripsbepalingen worden in alfabetische rangschikking geplaatst.

2. In de alfabetische rangschikking (nieuw) wordt een begripsbepaling ingevoegd, luidende:

> *plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied:* gecontroleerd luchtruim dat zich vanaf het aardoppervlak verticaal uitstrekt tot aan een vastgestelde bovengrens.

B

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b wordt 'Minister van Verkeer en Waterstaat' vervangen door 'Minister van Infrastructuur en Milieu' en wordt 'artikel 45, tweede lid, onderdeel c, van het Luchtverkeersreglement' vervangen door: artikel 19, eerste lid, onderdeel c, van het Besluit luchtverkeer 2014.

2. In onderdeel e wordt 'luchtvaartterrein' vervangen door 'luchthaven', vervalt 'als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement' en wordt 'artikel 134 van de Regeling Toezicht Luchtvaart' vervangen door: artikel 6 van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen.

3. In onderdeel f vervalt de zinsnede: als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement.

C

In artikel 5 wordt 'Minister van Verkeer en Waterstaat' vervangen door: Minister van Infrastructuur en Milieu.

ARTIKEL VI

De Regeling modelvliegen wordt als volgt gewijzigd:

A

Ingevoegd wordt een artikel 1, luidende:

> **Artikel 1**
>
> In deze regeling wordt verstaan onder:
> *modelluchtvaartuig:* luchtvaartuig, niet in staat een mens te dragen, en uitsluitend gebruikt voor luchtvaartvertoning, recreatie of sport.

B

In artikel 1b, eerste lid, wordt 'Lichte onbemande luchtvaartuigen en modelluchtvaartuigen' vervangen door: Modelluchtvaartuigen.

ARTIKEL VII

De Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

In de alfabetische rangschikking van begripsbepalingen in artikel 1 worden de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

> *modelluchtvaartuig:* luchtvaartuig, niet in staat een mens te dragen, en uitsluitend gebruikt voor luchtvaartvertoning, recreatie of sport
> *RPA:* op afstand bestuurd luchtvaartuig (remotely piloted aircraft), onbemand, niet zijnde een modelluchtvaartuig

B

Na artikel 1 wordt in paragraaf 1 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

Deze regeling berust mede op artikel 5.7, derde lid, van de Wet luchtvaart en op artikel 7, eerste lid, van het Besluit vluchtuitvoering.

C

Na artikel 15 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 15a Voorrangsregels

1. Op afstand bestuurde luchtvaartuigen verlenen voorrang aan vliegtuigen, helikopters, zweeftoestellen, vrije ballonnen en luchtschepen.

2. In alle overige gevallen dat twee luchtvaartuigen kruisen op of omstreeks hetzelfde niveau, verleent het luchtvaartuig dat het andere aan zijn rechterzijde heeft, voorrang.

Artikel 15b Aanwijzing RPA's

RPA's worden aangewezen als onbemande luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 5.7, derde lid, van de Wet luchtvaart, aan boord waarvan zich geen gezagvoerder bevindt.

ARTIKEL VIII

De Regeling valschermspringen 2010 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de begripsbepalingen van *cluster, incidenteel valschermgebied* en *vast valscherm-gebied* 'de bijlage' vervangen door: bijlage 1.

B

In artikel 3, tweede lid, wordt 'Minister van Verkeer en Waterstaat' vervangen door: Minister van Infrastructuur en Milieu.

C

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'de bijlage' telkens vervangen door: bijlage 1.

2. Onder vernummering van het tweede en derde lid tot het derde en vierde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

> 2. Onverminderd het eerste lid, wordt als gebied met beperkingen aangewezen het klimgebied in het valschermspringgebied cluster Utrecht, opgenomen in bijlage 2 bij deze regeling.

3. Het vierde lid, onderdeel a, (nieuw) komt te luiden:

> a. de betrokken luchtverkeersleidingsdienst is van oordeel dat het aanbod van het luchtverkeer binnen dat deel van het betrokken gebied dat binnen gecontroleerd luchtruim valt, het toelaat;

D

In de bijlage wordt in het opschrift na 'Bijlage' ingevoegd: 1.

E

Er wordt een bijlage toegevoegd, overeenkomstig bijlage 3 bij deze regeling.

ARTIKEL IX

Artikel 4.5 van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.

2. In het eerste lid (nieuw) vervalt: schermzweeftoestellen, zeil- en.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. De strand- en duingebieden van Maasvlakte, Slufterdam, Zoutelande, Westerschouwen, Noordwijk, Langevelderslag en Noordwijkerhout zijn ten behoeve van vluchten met schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen aangewezen als strand- en duingebieden, als bedoeld in artikel 19, eerste lid, onderdeel d, van het Besluit luchtverkeer 2014, met dien verstande dat deze vluchten slechts kunnen worden uitgevoerd:
 a. overeenkomstig de voorwaarden in de onderdelen b en c van het eerste lid,
 b. boven het strand- en duingebied van Zoutelande, gedurende het tijdvak van 15 juni tot en met 31 augustus van hetzelfde jaar en alleen voor 10:00 uur of na 18:00 uur lokale tijd, en
 c. boven het strand- en duingebied van Noordwijk slechts van 15 oktober tot en met 14 mei van het daarop volgend jaar.

ARTIKEL X

De Omzettingsregeling luchthaven Ameland wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid worden in de alfabetische rangschikking van begripsbepalingen de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

daglichtperiode: het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00’ N en 05°00’ O op zeeniveau;
helikopter: gemotoriseerd luchtvaartuig met rotorbladen, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn rotorbladen;
verordening (EU) nr. 923/2012: uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L 281);
vliegtuig: gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn vleugels;.

2. Het tweede lid vervalt, onder vernummering van het derde lid tot tweede lid.

B

In artikel 5 wordt ‘hoofdstuk 3, afdeling 3, van het Luchtverkeersreglement’ vervangen door: deel 5 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012.

ARTIKEL XI

De Omzettingsregeling luchthaven Drachten wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid worden in de alfabetische rangschikking van begripsbepalingen de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

daglichtperiode: het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00’ N en 05°00’ O op zeeniveau;
helikopter: gemotoriseerd luchtvaartuig met rotorbladen, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn rotorbladen;
verordening (EU) nr. 923/2012: uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L 281);.

2. Het tweede lid vervalt, onder vernummering van het derde lid tot tweede lid.

B

In artikel 5, eerste lid, wordt ‘hoofdstuk 3, afdeling 3, van het Luchtverkeersreglement’ vervangen door: deel 5 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012.

ARTIKEL XII

Artikel 1 van de Omzettingsregeling luchthaven Eelde wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid worden in de alfabetische rangschikking van begripsbepalingen de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

> *daglichtperiode:* het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00’ N en 05°00’ O op zeeniveau;
> *helikopter:* gemotoriseerd luchtvaartuig met rotorbladen, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn rotorbladen;
> *vliegtuig:* gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn vleugels;.

2. Het tweede lid vervalt, onder vernummering van het derde lid tot tweede lid.

ARTIKEL XIII

De Omzettingsregeling luchthaven Haamstede wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, eerste lid, komt te luiden:

> 1. In deze regeling wordt verstaan onder:
> – *daglichtperiode:* het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00’ N en 05°00’ O op zeeniveau;
> – *verordening (EU) nr. 923/2012:* uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L 281);
> – *zweefvliegtuig:* zweeftoestel met vaste vleugel, zijnde een luchtvaartuig zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor.

B

In artikel 4 wordt ‘hoofdstuk 3, afdeling 3, van het Luchtverkeersreglement’ vervangen door: deel 5 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012.

ARTIKEL XIV

De Omzettingsregeling luchthaven Teuge wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid worden in de alfabetische rangschikking van begripsomschrijvingen de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

> *daglichtperiode:* het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00’ N en 05°00’ O op zeeniveau;
> *helikopter:* gemotoriseerd luchtvaartuig met rotorbladen, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn rotorbladen;
> *IFR:* instrument vliegvoorschriften;

verordening (EU) nr. 923/2012: uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L 281);
vliegtuig: gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn vleugels;.

2. Het tweede lid vervalt onder vernummering van het derde lid tot tweede lid.

B

In artikel 5, eerste lid, worden 'hoofdstuk 3, afdeling 3, van het Luchtverkeersreglement' en 'hoofdstuk 3, afdeling 4, van het Luchtverkeersreglement' vervangen door: deel 5 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012.

ARTIKEL XV

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst, met uitzondering van ARTIKEL IV, onderdelen A tot en met D en F tot en met H die in werking treden met ingang van 10 december 2015.

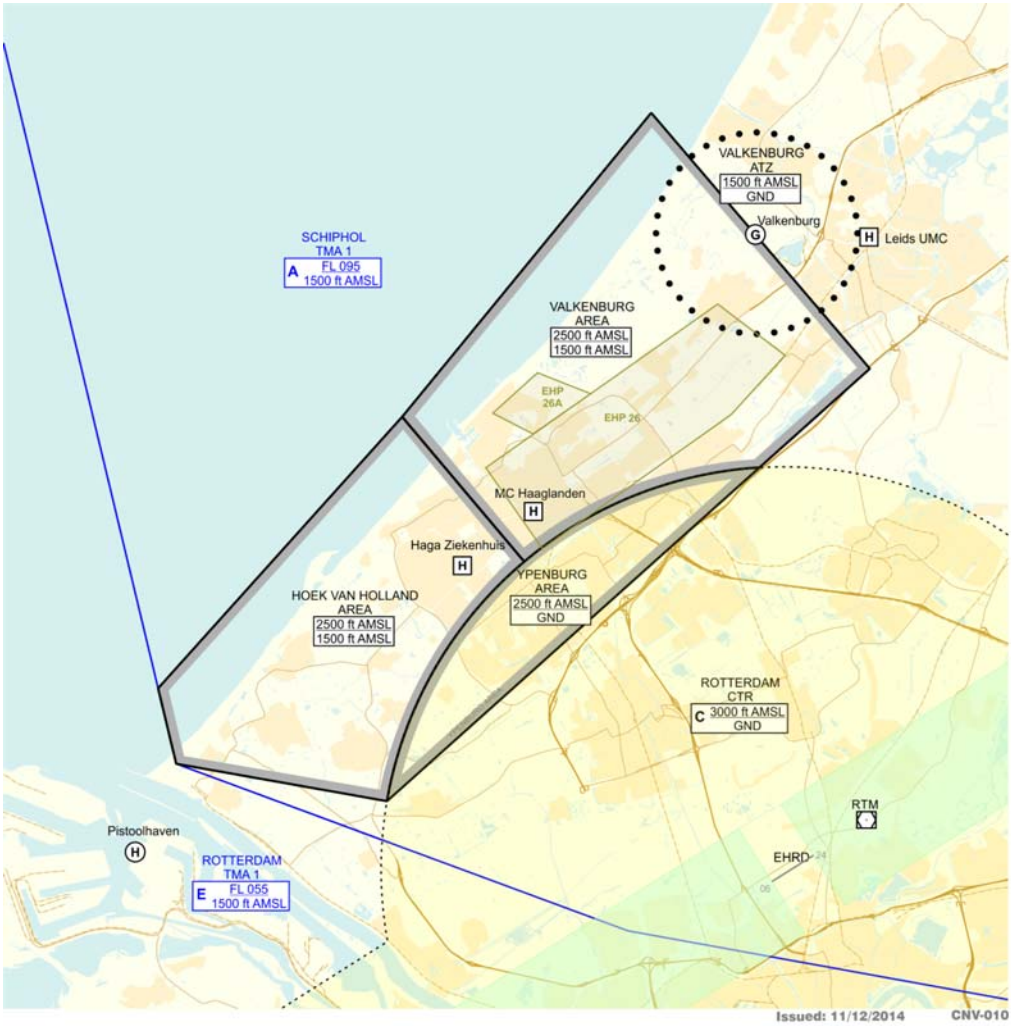
Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

De Minister van Defensie
J.A. Hennis-Plasschaert

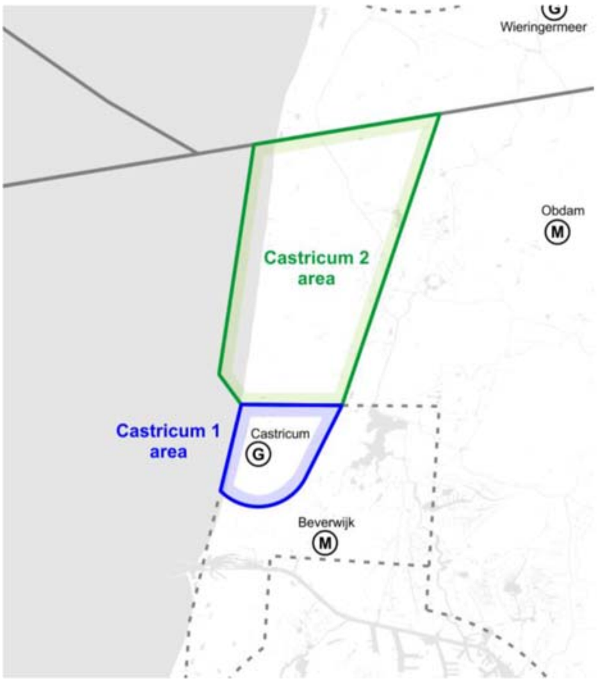
BIJLAGE 1, BEHORENDE BIJ ARTIKEL IV, ONDERDEEL G, ONDER 3, SUB C, VAN DE REGELING TOT WIJZIGING VAN DE REGELING BOORDUITRUSTING TER IMPLEMENTATIE VAN UITVOERINGSVERORDENING (EU) NR. 1079/2012, DE REGELING LUCHTVERKEERSDIENSTVERLENING NAAR AANLEIDING VAN DE VASTSTELLING VAN FLEXIBELE GRENZEN VAN ENKELE LUCHTVERKEERSLEIDINGSGEBIEDEN OM LUCHTVERKEER VOLGENS ZICHTVLIEGVOORSCHRIFTEN IN LUCHTRUIMKLASSE A MOGELIJK TE MAKEN ALSMEDE DE VERLENING VAN LUCHTVERKEERSDIENSTEN IN LUCHTRUIMKLASSE A EN ENKELE ZWEEFVLIEGGEBIEDEN TE REGULEREN IN VERBAND MET DE INWERKINGTREDING VAN VERORDENING (EU) NR. 923/2012, DE REGELING VALSCHERMSPRINGEN 2010 IN VERBAND MET HET INSTELLEN VAN GEBIEDEN MET BEPERKINGEN, DE VRIJSTELLINGSREGELING BESLUIT LUCHTVERKEER 2014 IN VERBAND MET DE AANWIJZNG VAN ENKELE STRAND- EN DUINGEBIEDEN WAAR EEN VRIJSTELLING VAN DE MINIMUM VLIEGHOOGTE VOOR VLUCHTEN OP BASIS VAN ZICHTVLIEGVOORSCHRIFTEN DOOR VLUCHTEN MET ZEILVLIEGTUIGEN EN SCHERMZWEEFTOESTELLEN GELDT, ALSMEDE TER CORRECTIE VAN ENKELE REGELINGEN IN VERBAND MET ONDER MEER HET VERVALLEN VAN HET LUCHTVERKEERSREGLEMENT

Zweefvlieggebieden Hoek van Holland, Valkenburg en Ypenburg



BIJLAGE 2, BEHORENDE BIJ ARTIKEL IV, ONDERDEEL G, ONDER 5, VAN DE REGELING TOT WIJZIGING VAN DE REGELING BOORDUITRUSTING TER IMPLEMENTATIE VAN UITVOERINGSVERORDENING (EU) NR. 1079/2012, DE REGELING LUCHTVERKEERSDIENSTVERLENING NAAR AANLEIDING VAN DE VASTSTELLING VAN FLEXIBELE GRENZEN VAN ENKELE LUCHTVERKEERSLEIDINGSGEBIEDEN OM LUCHTVERKEER VOLGENS ZICHTVLIEGVOORSCHRIFTEN IN LUCHTRUIMKLASSE A MOGELIJK TE MAKEN ALSMEDE DE VERLENING VAN LUCHTVERKEERSDIENSTEN IN LUCHTRUIMKLASSE A EN ENKELE ZWEEFVLIEGGEBIEDEN TE REGULEREN IN VERBAND MET DE INWERKINGTREDING VAN VERORDENING (EU) NR. 923/2012, DE REGELING VALSCHERMSPRINGEN 2010 IN VERBAND MET HET INSTELLEN VAN GEBIEDEN MET BEPERKINGEN, DE VRIJSTELLINGSREGELING BESLUIT LUCHTVERKEER 2014 IN VERBAND MET DE AANWIJZING VAN ENKELE STRAND- EN DUINGEBIEDEN WAAR EEN VRIJSTELLING VAN DE MINIMUM VLIEGHOOGTE VOOR VLUCHTEN OP BASIS VAN ZICHTVLIEGVOORSCHRIFTEN DOOR VLUCHTEN MET ZEILVLIEGTUIGEN EN SCHERMZWEEFTOESTELLEN GELDT, ALSMEDE TER CORRECTIE VAN ENKELE REGELINGEN IN VERBAND MET ONDER MEER HET VERVALLEN VAN HET LUCHTVERKEERSREGLEMENT

Zweefvlieggebieden Castricum



BIJLAGE 3 BEHORENDE BIJ ARTIKEL VIII, ONDERDEEL E, VAN DE REGELING TOT WIJZIGING VAN DE REGELING BOORDUITRUSTING TER IMPLEMENTATIE VAN UITVOERINGSVERORDENING (EU) NR. 1079/2012, DE REGELING LUCHTVERKEERSDIENSTVERLENING NAAR AANLEIDING VAN DE VASTSTELLING VAN FLEXIBELE GRENZEN VAN ENKELE LUCHTVERKEERSLEIDINGSGEBIEDEN OM LUCHTVERKEER VOLGENS ZICHTVLIEGVOORSCHRIFTEN IN LUCHTRUIMKLASSE A MOGELIJK TE MAKEN ALSMEDE DE VERLENING VAN LUCHTVERKEERSDIENSTEN IN LUCHTRUIMKLASSE A EN ENKELE ZWEEFVLIEGGEBIEDEN TE REGULEREN IN VERBAND MET DE INWERKINGTREDING VAN VERORDENING (EU) NR. 923/2012, DE REGELING VALSCHERMSPRINGEN 2010 IN VERBAND MET HET INSTELLEN VAN GEBIEDEN MET BEPERKINGEN, DE VRIJSTELLINGSREGELING BESLUIT LUCHTVERKEER 2014 IN VERBAND MET DE AANWIJZING VAN ENKELE STRAND- EN DUINGEBIEDEN WAAR EEN VRIJSTELLING VAN DE MINIMUM VLIEGHOOGTE VOOR VLUCHTEN OP BASIS VAN ZICHTVLIEGVOORSCHRIFTEN DOOR VLUCHTEN MET ZEILVLIEGTUIGEN EN SCHERMZWEEFTOESTELLEN GELDT, ALSMEDE TER CORRECTIE VAN ENKELE REGELINGEN IN VERBAND MET ONDER MEER HET VERVALLEN VAN HET LUCHTVERKEERSREGLEMENT

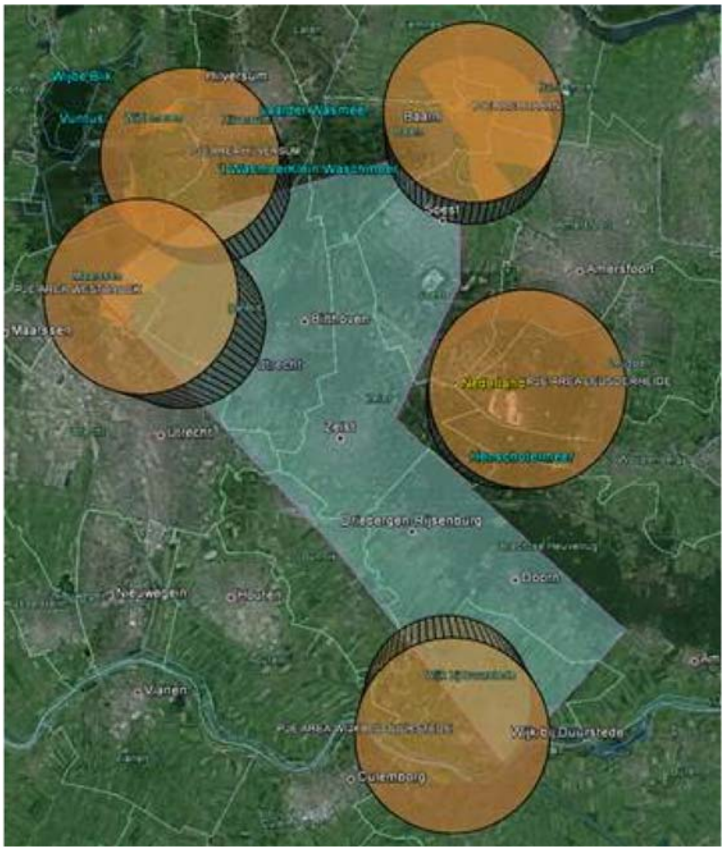
Bijlage 2 behorende bij artikel 6, tweede lid, van de Regeling valschermspringen 2010

De grenzen van het klimgebied in het valschermspringgebied cluster Utrecht zijn als volgt:
1. De laterale grenzen zijn als volgt:

Hoekpunt 1	52°09′00.00″NB 005°04′25.00″OL
Hoekpunt 2	52°10′08.00″NB 005°07′52.00″OL
Hoekpunt 3	52°11′58.56″NB 005°15′51.77″OL
Hoekpunt 4	52°10′31.09″NB 005°18′35.63″OL
Hoekpunt 5	52°09′03.00″NB 005°18′35.40″OL
Hoekpunt 6	52°05′53.22″NB 005°16′06.45″OL
Hoekpunt 7	52°00′52.00″NB 005°24′59.00″OL
Hoekpunt 8	51°57′40.00″NB 005°20′20.00″OL
Hoekpunt 9	52°02′51.00″NB 005°13′44.00″OL
Hoekpunt 1	52°09′00.00″NB 005°04′25.00″**OL**

2. Het klimgebied in het valschermspringgebied cluster Utrecht heeft een ondergrens vanaf de grond en een bovengrens tot FL 060.
3. Het gebied met beperkingen geldt gedurende de daglichtperiode.

Klimgebied in het valschermspringgebied cluster Utrecht



TOELICHTING

Algemeen

In de onderhavige ministeriële regeling worden de volgende regelingen gewijzigd:

- Allereerst gaat het om een aanpassing in de Regeling boorduitrusting in verband met de gefaseerde implementatie van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1079/2012 van de Commissie van 16 november 2012 tot vaststelling van de eisen voor de kanaalafstand bij mondelinge communicatie in het gemeenschappelijke Europese luchtruim (hierna: verordening (EU) nr. 1079/2012). Tevens wordt in de Regeling boorduitrusting een uitzondering opgenomen voor het gebruik door militaire straalvliegtuigen van Mode S en worden de eisen ten aanzien van de Emergency LocatOr Transmitter (ELT) in overeenstemming gebracht met de Regeling vluchtuitvoering.
- Tevens wordt de Regeling luchtverkeersdienstverlening aangepast. Om het zweefvliegen te kunnen laten continueren na de komst van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L 281) (hierna: SERA) is een voorziening gecreëerd waarbij de grenzen van de Terminal Control Area (TMA) flexibel worden vastgesteld.
- Verder wordt de Regeling luchtverkeersdienstverlening aangepast naar aanleiding van een overeenkomstig het ‘5.11-werkproces’ goedgekeurde luchtruimwijziging. Dit werkproces is in overeenstemming met alle stakeholders tot stand gekomen ten behoeve van vaststelling en wijzigingen in de regelgeving op grond van artikel 5.11 van de Wet luchtvaart, waaronder de aanpassing van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.
- Tevens wordt de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen aangepast met de aanwijzing als onbemande luchtvaartuigen aan boord waarvan zich geen gezagvoerder bevindt en worden de voorrangsregels overgeheveld vanuit de Regeling modelvliegen.
- In de Regeling modelluchtvaartuigen wordt de begripsomschrijving van modelluchtvaartuig opgenomen en worden de voorrangsregels met betrekking tot op afstand bestuurde luchtvaartuigen verwijderd.
- De Regeling valschermspringen 2010 wordt aangepast in verband met het aanwijzen van delen van het luchtruim waarin vluchten van luchtvaartuigen zijn beperkt overeenkomstig bepaalde voorwaarden (gebieden met beperkingen).
- De Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 wordt aangepast met de aanwijzing van enkele strand- en duingebieden waarboven vluchten met schermzweeftoestellen en zeilvliegtuigen zijn toegestaan beneden de minimum vlieghoogte voor vluchten uitgevoerd volgens zichtvliegvoorschriften (minimum VFR-vlieghoogte).
- Ten slotte worden enkele regelingen wetstechnisch en redactioneel gewijzigd onder meer in verband met de intrekking van het Luchtverkeersreglement.

In het artikelsgewijze deel van de toelichting zal per regeling worden toegelicht welke aanpassingen worden gedaan. De artikelen III, V en X tot en met XIV worden niet afzonderlijk besproken. Deze artikelen bevatten louter aanpassingen in regelingen van verwijzingen naar het inmiddels ingetrokken Luchtverkeersreglement en enkele redactionele wijzigingen. In deze regelingen worden onder meer de begripsbepalingen vervangen door de volledige begripsomschrijvingen, zoals deze in het Luchtverkeersreglement waren opgenomen. SERA, het Besluit luchtverkeer 2014 en andere algemene maatregelen van bestuur definiëren een groot deel van de luchtvaartuigen. Echter, de in de onderhavige regeling aangepaste regelingen zijn niet ter uitvoering van SERA of de betreffende besluiten. De regelingen behoeven hierdoor een zelfstandige begripsomschrijving. Tevens worden verwijzingen naar zichtvliegvoorschriften en instrumentvliegvoorschriften voorzien van de juiste vindplaats in SERA.

Effecten op administratieve lasten of nalevingskosten

Ten aanzien van de wijzigingen in de Regeling boorduitrusting zijn de effecten met de komst van verordening (EU) nr. 1079/2012 reeds in kaart gebracht. De opstelling van het tijdspad waarin de gefaseerde implementatie van de verordening wordt gerealiseerd, rekening houdend met de minimale doelstellingen van de verordening, is in overleg met zowel de betrokken luchtverkeersdienstverleners als de sector tot stand gekomen. Hierin zijn enerzijds de kosten en investeringen die de luchtverkeersdienstverleners hebben moeten maken om de omzetting van de kanaalafstand te realiseren en anderzijds de kosten voor de sector om hun radioapparatuur aan te passen, dan wel nieuwe radioapparatuur aan te schaffen in kaart gebracht en reeds gemaakt. Deze kosten vloeien dus niet voort uit onderhavige regeling.

De wijzigingen in de overige regelingen brengen geen wijziging in de administratieve lasten of nalevingskosten voor burgers of bedrijfsleven met zich mee, omdat wordt aangesloten bij bestaande instrumenten.

Toezicht en handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met het toezicht op en de handhaving van de regelingen die bij deze regeling gewijzigd worden. Onderhavige regeling is voor een HUF-toets (handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid) aan de ILT voorgelegd en is positief beoordeeld.

Internetconsultatie

De aanpassing van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 is op 22 juni 2015 ter internetconsultatie aangeboden. Hierop is één reactie gekomen van de Stichting Duinbehoud. Deze stichting maakt zich zorgen over het overtreden van toegangsverboden door zeilvliegers en schermzweeftoestel-gebruikers waardoor broedvogels worden verstoord.
De vrijstelling van de minimum VFR-vlieghoogte ziet echter niet op het landzijdige gebruik van de aangewezen strand- en duingebieden. Het is de gebruiker alleen toegestaan op te stijgen van en te landen op de daarvoor vrijgegeven gebieden, of de gebruiker dient een aanvraag in te dienen bij de beheerder of eigenaar van de grond waarvan de gebruiker wil opstijgen of waarop de gebruiker wil landen. De ILT is samen met de politie belast met het toezicht en de handhaving.
De aangewezen strand- en duingebieden waarboven een vrijstelling van de minimum VFR-vlieghoogte geldt, zijn reeds landzijdig vrijgegeven en in overeenstemming met eerdere regelgeving en praktijk. Van een verruiming of restrictie is dan ook geen sprake en er zullen ook geen nieuwe effecten op de lokale overheden en het milieu optreden.

Voor de aanpassingen in de overige regelingen is afgezien van internetconsultatie, omdat de regeling Europese implementatie betreft, geen gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk en geen verandering teweeg brengt in de rechten van burgers en bedrijven.

Vaste verandermomenten

Van de vaste verandermomenten van regelgeving wordt afgeweken omdat hier sprake is van implementatie van bindende EU-rechtshandelingen en reparatieregelgeving. Voor de wijzigingen in deze regelingen geldt dat deze zo spoedig als mogelijk dienen te worden doorgevoerd.
Voor wat betreft de wijzigingen in de Regeling luchtverkeersdienstverlening wordt er tevens aangesloten bij de datum van publicatie in de luchtvaartgids. De luchtvaartgids is voor luchtvarenden leidend voor wat betreft de regels die in het luchtruim gelden. Aanpassing van de luchtvaartgids vindt alleen plaats op vooraf gestelde data in Europees verband (AIRAC-data).

Artikelsgewijs

ARTIKEL I

Aanpassing Regeling boorduitrusting in het kader van de implementatie van verordening (EU) nr. 1079/2012.

Verordening (EU) nr. 1079/2012 bevat de verplichting tot het voeren van radioapparatuur die in staat is om met 8.33 kHz kanaalafstand tweezijdige radioverbinding te maken. Deze verplichting zal op termijn in het gehele luchtruim gelden, zowel op en boven als beneden flight level (FL) 195. In de Regeling boorduitrusting geldt de 8.33 kHz radioverplichting alleen voor luchtruim boven FL 195. Voor het overige luchtruim bevat de Regeling boorduitrusting nog een radioverplichting van 25 kHz.
De transitie wordt conform verordening (EU) nr. 1079/2012 gefaseerd uitgevoerd. De eisen waaraan de radioapparatuur in welke fase van de transitie dient te voldoen zijn omschreven in de verordening (EU) nr. 1079/2012. Voor onderhavige regeling zijn de artikelen 5 en 9 van de verordening van belang.

De radioverplichting wordt in lijn gebracht met artikel 5 van de verordening. Op en boven FL 195 blijft de radioverplichting van 8.33 kHz voor vluchten die worden uitgevoerd volgens instrumentvliegvoorschriften (IFR-vluchten) ongewijzigd. Beneden FL 195 zullen IFR-vluchten in luchtruim met luchtruimklasse A, B of C de 8.33 kHz radioverplichting hebben. Bij vluchten die worden uitgevoerd volgens zichtvliegvoorschriften (VFR-vluchten) zal tevens de 8.33 kHz radioverplichting gelden in gebieden die reeds zijn omgezet naar de 8.33 kHz kanaalafstand.
Verder worden de artikelen die betrekking hebben op de radioverplichting van staatsluchtvaartuigen in lijn gebracht met artikel 9 van de verordening.

Door in de Regeling boorduitrusting rechtstreeks te verwijzen naar de relevante artikelen in de verordening zijn tevens de eisen zoals die overeenkomstig de tekst van de verordening in een later stadium in werking zullen treden, al in de regeling opgenomen.

Overige aanpassingen in de Regeling boorduitrusting

In artikel 8 van de Regeling boorduitrusting worden eisen gesteld ten aanzien van het gebruik van een SSR-transponder. De SSR-transponder aan boord van een luchtvaartuig voorziet luchtverkeers- en gevechtsleidingsinstanties van een unieke luchtvaartuigidentificatie alsmede andere relevante vluchtgegevens, zoals hoogte, koers en snelheid, zonder dat daarvoor radarapparatuur benodigd is. Deze informatie kan via een zogeheten ADS-B (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast) ontvanger worden opgevangen. In tegenstelling tot radarapparatuur is een ADS-B ontvanger klein, handzaam en in de reguliere handel verkrijgbaar. Daarnaast is de ontvanger eenvoudig aan een computer aan te sluiten. Van deze mogelijkheid wordt veelvuldig gebruik gemaakt door vliegtuigspotters die de ontvangen vluchtinformatie beschikbaar stellen op het internet. Het is hierdoor betrekkelijk eenvoudig geworden om naast het civiele luchtverkeer ook de vliegbewegingen van militair luchtverkeer in militaire oefengebieden te volgen. Dit staat op gespannen voet met het veelal heimelijke karakter van door militaire straalvliegtuigen beoefende tactieken en manoeuvres.
Om het heimelijke karakter van geclassificeerde militaire tactieken te waarborgen wordt ten behoeve van de gezagvoerders van militaire straalvliegtuigen, behorende tot de Nederlandse krijgsmacht, in artikel 8, onderdeel b, een uitzondering gemaakt op de verplichting te vliegen met een werkende SSR-transponder in mode S in de gebieden die worden genoemd in artikel 2, vierde lid, onderdelen c tot en met e en h tot en met z van de Regeling beperking en verbod uitoefening burgerluchtverkeer in bepaalde gebieden 2014. Omwille van de vliegveiligheid moeten de betrokken gezagvoerders na daartoe verkregen opdracht van de luchtverkeers- of gevechtsleiding wel de SSR-transponder in mode 3/A in werking stellen.

De aanpassing van artikel 11 van de Regeling boorduitrusting ziet op het in lijn brengen van de eisen ten aanzien van de ELT met de Regeling vluchtuitvoering. In bijlage 6 bij het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) worden eisen gesteld aan de ELT. De eisen gelden in beginsel alleen voor internationale vluchten. In de Regeling vluchtuitvoering zijn deze eisen echter ten aanzien van alle vluchten verplicht gesteld. Artikel 11 van de Regeling boorduitrusting wordt hiermee in lijn gebracht.

Ten slotte worden in enkele artikelen redactionele aanpassingen gedaan.

ARTIKEL II

Bij de wijzigingsregeling ter uitvoering van SERA[1] is in de Regeling luchtvaartmeteorologische inlichtingen 2006 abusievelijk de grondslag in de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut niet overgenomen. Deze omissie wordt hiermee hersteld.

ARTIKEL IV

De aanpassingen in de Regeling luchtverkeersdienstverlening dienen ter reparatie van de implementatie van SERA. SERA implementeert binnen de Europese Unie de onderdelen van twee bijlagen bij het Verdrag van Chicago inzake de burgerluchtvaart van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), te weten Bijlage 2 inzake ‘Rules of the Air’ en Bijlage 11 inzake ‘Air Traffic Services’. Aangezien Nederland de bepalingen van ICAO al had geïmplementeerd in de Nederlandse luchtvaartregelgeving, waren de inhoudelijke – materiële – gevolgen van SERA voor de Nederlandse luchtvaartregelgeving beperkt. Wetgevingstechnisch was het echter wel noodzakelijk dat alle nationale bepalingen die inhoudelijk overeenkomen met bepalingen uit SERA en alle strijdige bepalingen uit de Nederlandse regelgeving verwijderd werden. Daarbij is het oude Luchtverkeersreglement ingetrokken en vervangen door het Besluit luchtverkeer 2014. Het Besluit luchtverkeer 2014 bevat de luchtverkeersregels die niet door SERA zijn geregeld. Het besluit bevat tevens grondslagen voor invulling van SERA op die punten waar SERA uitdrukkelijk nog ruimte laat voor nationaal beleid. De onderliggende ministeriële regelingen zijn met een wijzigingsregeling[2] gewijzigd om deze regelingen van de nieuwe grondslag in

---

[1] Regeling tot wijziging van enkele regelingen ter uitvoering van de Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L 281).

[2] Regeling tot wijziging van enkele regelingen ter uitvoering van de Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010.

het Besluit luchtverkeer 2014 te voorzien en in lijn te brengen met SERA. Echter, na de inwerkingtreding van de bovenbedoelde regelgeving bleken dringende nadere aanpassingen noodzakelijk in de Regeling luchtverkeersdienstverlening ten aanzien van luchtverkeer dat vliegt op basis van zichtvliegvoorschriften (VFR-verkeer).

De volgende kwesties behoeven nadere regeling:
1. VFR-verkeer in luchtruim met luchtruimklasse A en de verplichting tot het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten aan dat VFR-verkeer;
2. Zweefvliegactiviteiten in luchtruim met luchtruimklasse A en de verplichting tot het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten aan die zweefvliegers.

Ad 1. VFR-verkeer in luchtruim met luchtruimklasse A en de verplichting tot het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten aan dat VFR-verkeer

In beginsel is op grond van de internationale standaarden voor luchtvaartveiligheid geen VFR-verkeer in luchtruimklasse A toegestaan. Tevens is aan luchtruimklasse A de verplichting verbonden om aan alle vluchten luchtverkeersleidingsdiensten te verlenen. Op basis van deze internationale standaarden kon met aanvullende nationale regelgeving van deze regels worden afgeweken. Zo was het onder het oude Luchtverkeersreglement onder meer mogelijk om VFR-verkeer in luchtruimklasse A bij ministeriële regeling toe te staan. Doordat de luchthaven Lelystad gedurende de daglichtperiode uitsluitend wordt gebruikt door VFR-verkeer en een deel van het luchtruim boven de luchthaven zich in de TMA 1 Schiphol met luchtruimclassificatie A bevindt, is onder het oude Luchtverkeersreglement de VFR-area Lelystad ingesteld ten behoeve van het VFR-verkeer dat gebruik maakt van de luchthaven Lelystad. Echter, SERA staat dergelijke afwijkingen van de standaarden van de luchtruimclassificatie niet meer toe. Op grond van paragraaf SERA.6001 is in gebieden met luchtruimklasse A enkel luchtverkeer dat vliegt op basis van instrumentvliegvoorschriften (IFR-verkeer) toegestaan en dienen aan alle vluchten luchtverkeersleidingsdiensten te worden verleend.
Desalniettemin is bij de implementatie van SERA een dringende behoefte gebleken om VFR-verkeer in de VFR-area Lelystad te blijven toestaan, aangezien de luchthaven Lelystad binnen de daglichtperiode vooralsnog uitsluitend wordt gebruikt door VFR-verkeer. Aanvankelijk leek een oplossing te zijn gevonden door het instellen van gebieden met beperkingen om VFR-verkeer in luchtruimklasse A mogelijk te maken. Hiermee werd echter niet formeel geregeld, dat door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in dit gebied geen luchtverkeersdiensten verleend hoeven te worden aan het VFR-verkeer. Het instellen van gebieden met beperkingen biedt hierdoor niet langer een oplossing voor het opereren van VFR-verkeer in luchtruimklasse A onder de voorwaarden verbonden aan luchtruimklasse A.

De onderhavige aanpassingen in de Regeling luchtverkeersdienstverlening voorzien in een alternatieve oplossing. Het behelst een voorziening waarmee de begrenzing van de Terminal Control Area (TMA) van Schiphol (Schiphol TMA 1) binnen de reeds vastgestelde grenzen van de Schiphol TMA 1 kan variëren. Gedurende de daglichtperiode (UDP) wordt de VFR-area Lelystad exclusief gebruikt door VFR-verkeer dat opstijgt en landt op de luchthaven Lelystad. De voorziening houdt in, dat tijdens de UDP een deel van het luchtruim, begrensd door de afmetingen van de VFR-area Lelystad, binnen de Schiphol TMA 1 wordt uitgesloten van deze TMA. Het desbetreffende deel van het luchtruim geldt daardoor als overig gebied waardoor het desbetreffende gebied luchtruimklasse G heeft. De VFR-area Lelystad maakt in dat geval geen deel uit van de TMA 1 Schiphol, maar wordt daardoor omringd. Buiten de UDP worden er geen VFR-vluchten in het desbetreffende gebied uitgevoerd en maakt dit deel van het luchtruim wel deel uit van de TMA 1 Schiphol. Overeenkomstig de luchtruimclassificatie is er in luchtruimklasse G enkel de verplichting op verzoek van de vlieger vluchtinformatie te verstrekken en is er geen verplichting tot het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten aan het VFR-verkeer onderling. Hierdoor kan de praktijk voorafgaand aan de inwerkingtreding van SERA worden gecontinueerd.

Omdat de VFR-area Lelystad is ingesteld om het luchthavenluchtverkeer van de luchthaven Lelystad mogelijk te maken en te beschermen, wordt in de onderhavige regeling het gebied gedurende de openstelling van de luchthaven aangewezen als Aerodrome Traffic Zone, te weten de ATZ Lelystad B. Luchtverkeer, anders dan luchthavenluchtverkeer, wordt ten zeerste aangeraden het gebied te vermijden. De benaming VFR-area Lelystad komt te vervallen.

Ad 2. Zweefvliegactiviteiten in luchtruim met luchtruimklasse A en de verplichting tot het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten aan die zweefvliegers

Evenals de kwestie van de VFR-area Lelystad, thans ATZ Lelystad B, is de toegang van VFR-verkeer, waaronder dus ook zweefvliegactiviteiten, in de aangeduide zweefvlieggebieden in luchtruimklasse A, in principe niet toegestaan. De zweefvlieggebieden Valkenburg, Hoek van Holland en Castricum 2 bevinden zich tevens in de TMA 1 Schiphol met luchtruimklasse A. Ook bestaat de verplichting in de

zweefvlieggebieden die zich bevinden in luchtruimklasse A om luchtverkeersleidingsdiensten te verlenen.

Onder het Luchtverkeersreglement kon door middel van het instellen van een Bijzonder luchtverkeersgebied (BVG) van deze beperking en verplichting worden afgeweken. Echter, SERA staat het aanwijzen van BVG's niet toe.
Voor bovengenoemde zweefvlieggebieden was ook de noodzaak gebleken om de zweefvliegactiviteiten in de desbetreffende gebieden voort te zetten. De zweefvliegclubs zijn sinds lange tijd gevestigd in de bovengenoemde, voor de sector economisch voordelige gebieden. Uitplaatsing van de zweefactiviteiten zou een uiterst nadelig economisch effect hebben op de zweefvliegsector.
Bij de implementatie leek ook hier de oplossing te zijn gevonden in het instellen van gebieden met beperkingen. Echter, voor bovengenoemde zweefgebieden bleek er onvoldoende juridische borging om de bestendigde praktijk te laten continueren, waardoor het instellen van gebieden met beperkingen niet langer een oplossing biedt voor de zweefvliegactiviteiten in luchtruimklasse A.

In de onderhavige aanpassingen in de Regeling luchtverkeersdienstverlening wordt een voorziening getroffen voor de bovengenoemde zweefgebieden die, net als bij de bovengenoemde ATZ Lelystad B, uitgaat van de vaststelling van flexibele grenzen van de TMA. Het gebruik van de zweefvlieggebieden door de zweefvliegers is echter niet voorafgaand bepaald, maar is vraaggestuurd.

De voorziening houdt in, dat de omvang van de Schiphol TMA 1 binnen de reeds vastgestelde en in de AIP bekendgemaakte grenzen, met het oog op het gebruik van de zweefvlieggebieden, kan variëren. Flexibel naar tijd en afhankelijk van de vraag wordt een deel van het luchtruim, begrensd door de afmetingen van de onderscheidenlijke zweefvlieggebieden, binnen de Schiphol TMA 1 uitgesloten van de Schiphol TMA 1. De desbetreffende zweefvlieggebieden worden daardoor aangemerkt als overig gebied en hebben daardoor luchtruimklasse G. De desbetreffende zweefvlieggebieden maken in dat geval geen deel meer uit van de Schiphol TMA 1, maar worden daardoor omringd. In het kader van deze flexibele voorziening, die vraaggestuurd zal zijn, is het desbetreffende deel van het luchtruim onderhevig aan een wisselende luchtruimklasse. Zo is het desbetreffende deel van het luchtruim, indien deze niet door de zweefvliegclub wordt gebruikt, volledig onderdeel van de Schiphol TMA 1 en wordt daarmee als luchtruimklasse A gecontroleerd door de luchtverkeersdiensten. Het desbetreffende deel van het luchtruim wordt luchtruimklasse G, wanneer het geen deel uitmaakt van de Schiphol TMA 1 ten tijde dat deze wordt gebruikt voor de genoemde zweefvliegactiviteiten onder de in de onderhavige regeling omschreven omstandigheden en gestelde voorwaarden. Overeenkomstig de luchtruimclassificatie heeft de luchtverkeersleidingsdienst in luchtruimklasse G geen verantwoordelijkheid meer tot het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten, waardoor de praktijk voorafgaand aan de inwerkingtreding van SERA kan worden gecontinueerd.
In de praktijk zal de vliegcoördinator van de zweefvliegvliegclub namens zweefvliegers de luchtverkeersleidingsdienst verzoeken of het gedeelte van de Schiphol TMA 1, begrensd door de afmetingen van de zweefvlieggebieden, kan worden gebruikt voor zweefvliegactiviteiten. De luchtverkeersleidingsdienst zal aan de hand van de in de regeling opgenomen criteria en gelet op het totale aanbod van luchtverkeer de inschatting maken of al dan niet het deel van de Schiphol TMA 1 gebruikt kan worden voor zweefvliegactiviteiten. Eventuele noodzakelijke communicatie tussen de luchtverkeersleidingsdienst en de zweefvliegers verloopt via de vliegcoördinator.

De laterale en verticale grenzen van de TMA zijn eerder in de Regeling luchtverkeersdienstverlening vastgesteld door de minister en inmiddels conform de bijzondere bekendmakingbepalingen via een dynamische verwijzing opgenomen in de luchtvaartgids. Ook in het kader van de hierboven omschreven voorziening, die voorziet in een vraaggestuurde flexibele toepassing van de grenzen van de TMA, ligt de bevoegdheid tot het vaststellen van de grenzen van de luchtverkeersdienstverleningsgebieden bij de minister. De bevoegdheid van de minister met betrekking tot de begrenzing van de betrokken gebieden is in de regeling geborgd door de omstandigheden en criteria te omschrijven waaronder de desbetreffende gebieden niet tot de TMA behoren.

In de Regeling luchtverkeersdienstverlening wordt ten slotte in artikel 9 een aanpassing met betrekking tot het luchtruim gedaan. De Budel Aerodrome Traffic Zone (ATZ) wordt aangewezen als een Radio Mandatory Zone (RMZ). Deze luchtruimwijziging is overeenkomstig het 5.11-werkproces in samenwerking met alle belanghebbenden overeengekomen en akkoord bevonden.
Verder wordt de begripsbepaling van luchtvaartgids geschrapt, aangezien dit begrip reeds in SERA wordt gedefinieerd.

ARTIKEL VI

Met artikel VI wordt in artikel 1 van de Regeling modelvliegen een definitie opgenomen van modelluchtvaartuig. Deze definitie is gelijk aan de definitie van modelluchtvaartuig die is opgenomen in het

Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit luchtvaartuigen 2008, het Besluit vluchtuitvoering en het Besluit burgerluchthavens.

De wijziging van artikel 1b van de Regeling modelvliegen hangt samen met de overheveling van de voorrangsregels met betrekking tot op afstand bestuurde luchtvaartuigen naar de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen. Gewezen wordt op de toelichting bij artikel VII.

ARTIKEL VII

In de Regeling modelvliegen waren de voorrangsregels opgenomen voor zowel lichte onbemande luchtvaartuigen als modelluchtvaartuigen. Met deze regeling zijn de voor lichte onbemande luchtvaartuigen geldende voorrangsregels overgeheveld naar het nieuwe artikel 15a van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen.

Met de vervanging van het Luchtverkeersreglement door het Besluit luchtverkeer 2014 is de in artikel 5.7, eerste lid, van de Wet luchtvaart neergelegde bepaling dat de gezagvoerder zich bevindt aan boord van het luchtvaartuig van toepassing geworden op *remotely piloted aircraft* (RPA's). Daarbij is vergeten deze luchtvaartuigen op grond van artikel 5.7, derde lid, van de Wet luchtvaart aan te wijzen als onbemande luchtvaartuigen waarvoor deze verplichting niet geldt. Met het nieuwe artikel 15b van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen wordt dit alsnog gedaan.

Omdat noch de Wet luchtvaart, waarop het nieuwe artikel 15b van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen is gebaseerd, noch het Besluit luchtverkeer 2014, waarop het nieuwe artikel 15a van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen is gebaseerd, een definitie bevat van 'RPA', wordt deze in artikel 1 van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen opgenomen. Omdat de definitie van RPA bepaalt dat hieronder geen modelluchtvaartuigen vallen, is tevens een definitie van modelluchtvaartuig opgenomen.

ARTIKEL VIII

Bij de implementatie van SERA zijn ten behoeve van het valschermspringen de reeds gehanteerde klimgebieden van de vaste valschermgebieden aangewezen als gebieden met beperkingen. Doordat de klimgebieden echter nu tot aan de grond reiken, bevindt een deel van een dergelijk klimgebied zich tevens in delen van het luchtruim die niet worden gecontroleerd door de luchtverkeersdiensten. Als voorwaarde voor een VFR-vlucht in deze gebieden geldt dat de luchtverkeersleidingsdienst van oordeel moet zijn dat het aanbod van het luchtverkeer binnen het betrokken gebied het toelaat. De luchtverkeerleidingsdienst kan echter niet verantwoordelijk zijn voor vluchten in het ongecontroleerde deel van het luchtruim, aangezien deze geen volledig overzicht van het luchtverkeer in het ongecontroleerd luchtruim heeft. Dientengevolge wordt bovengenoemde voorwaarde ten aanzien van VFR-vluchten expliciet alleen beperkt tot het gecontroleerde deel van het luchtruim waarbinnen het gebied met beperkingen zich bevindt.

Tevens wordt een gebied met beperkingen aan de regeling toegevoegd. Tussen de in de regeling vastgestelde valschermspringgebieden worden valschermvluchten toegelaten als 'klimvlucht' ten behoeve van het valschermspringen. Deze klimgebieden bevinden zich echter in de Terminal Control Area (TMA) waardoor de klimvluchten mogelijk in conflict kunnen komen met passagiersvliegtuigen die van de luchthaven vertrekken op een Standard Instrument Departure. Gezien de veiligheid en stabiliteit in het luchtruim dienen dergelijke conflicten zo veel als mogelijk te worden voorkomen. Door het gebied tussen de valschermspringgebieden als gebied met beperkingen aan te wijzen, onder dezelfde voorwaarden als die gelden voor de klimgebieden, wordt het klimgebied zo veel als mogelijk vrijgehouden van overig VFR-verkeer zodat de kans op conflicten wordt verkleind.

ARTIKEL IX

De toevoeging aan artikel 4.5 van de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 dient ter reparatie van een vrijstelling van de minimum vlieghoogte voor VFR-vluchten (minimum VFR-vlieghoogte) door vluchten met zeilvliegtuigen en schermzweeftoestellen. Bij de implementatie van SERA is deze omissie door de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) geconstateerd.
In de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 zijn enkele strand- en duingebieden aangewezen waar een vrijstelling van de minimum VFR-vlieghoogte geldt voor vluchten met schermzweeftoestellen, zeil- en zweefvliegtuigen[3]. Voor de implementatie van SERA gold de vrijstelling boven de

[3] Schermzweeftoestellen, zeil- en zweefvliegtuigen zijn allen variaties van zweeftoestellen. Het zijn luchtvaartuigen die hoofdzakelijk in de lucht worden gehouden door de aërodynamische reactiekrachten en waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor. Het verschil tussen de drie soorten zweeftoestellen is dat het zweefvliegtuig een vaste vleugel heeft. Het zeilvliegtuig en

aangewezen strand- en duingebieden alleen voor vluchten die worden uitgevoerd met zweefvliegtuigen. Bij de implementatie van SERA is de betreffende vrijstelling voortgezet in de nieuwe Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014. Het toepassingsbereik is echter ongewild vergroot met zeilvliegtuigen en schermzweeftoestellen.
In onderhavige regeling wordt de bovenstaande omissie gecorrigeerd. De aangewezen strand- en duingebieden waarboven de vrijstelling voor bovenstaande vluchten met zeilvliegtuigen en schermzweeftoestellen geldt, zijn dezelfde strand- en duingebieden die in de ingetrokken Regeling zeilvliegen[4] waren aangewezen. Het uitgangspunt is dat de vrijstelling gedurende het gehele jaar geldt. Boven de strand- en duingebieden van Zoutelande en Noordwijk wordt de vrijstelling beperkt in de zomerperiode gezien de drukke zomerrecreatie op de stranden en in de duinen. Deze tijdsrestricties waren reeds in de bovengenoemde Regeling zeilvliegen vastgesteld.

De vrijstelling van de minimum VFR-vlieghoogte boven de aangewezen strand- en duingebieden ten aanzien van vluchten met zweefvliegtuigen blijft ongewijzigd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

De Minister van Defensie
J.A. Hennis-Plasschaert

schermzweeftoestel hebben dit niet waardoor deze luchtvaartuigen aanzienlijk verschillen van het zweefvliegtuig. Het zeilvliegtuig heeft een starre hoofdstructuur. Het schermzweeftoestel heeft dit niet. Met de twee laatstgenoemde zweeftoestellen kan uitsluitend gestart en geland worden door gebruik te maken van de benen van de bestuurder.

4 Regeling zeilvliegen (Stcrt. 1993, 164). Deze regeling is op 2 februari 2007 abusievelijk komen te vervallen in verband met het vervallen van de grondslag van de regeling in het Luchtverkeersreglement.